



VERSLAG **Bijeenkomst INTHR lijn 12A**

Afdeling
Ingenieursbureau
Auteur
Edwin Baars
Verslag d.d.
14 februari 2022
Overlegdatum
8 december 2021

Naar aanleiding van het project vernieuwing tramlijn 6 en 12 vond er voor het projectdeel 12A, Goudenregenstraat tot en met de Duivelandsestraat, een digitale bijeenkomst plaats met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. In dit verslag worden de opmerkingen en resultaten van de avond besproken.

De digitale bijeenkomst is opgenomen. Bij aanvang van de bijeenkomst zijn de aanwezigen geïnformeerd dat de bijeenkomst wordt opgenomen en is toegezegd, dat de opname gedeeld wordt met geïnteresseerden, maar niet op een breed toegankelijk podium wordt gedeeld zoals bijvoorbeeld de website van Gemeente Den Haag.

Algemeen

Over een aantal jaar worden de oude trams vervangen door nieuwe lagevloertrams. De oude trams rijden nu nog op tramlijn 1, 6, 12 en 16. Niet alle tramsporen en tramhaltes in Den Haag zijn nu geschikt voor lagevloertrams. Daarom moeten de sporen en haltes op sommige plekken worden aangepast. De gemeente Den Haag werkt voor dit project samen met de HTM en de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag).

De werkzaamheden voor lijn 1 zijn inmiddels afgerond. Volgend jaar wordt er gestart met de werkzaamheden voor lijn 16. Kortgeleden is de gemeente gestart met de eerste ideeën en schetsen voor de tramlijnen 6 en 12. Tijdens de bijeenkomst van 8 december 2021 presenteerde zij de eerste ideeën voor het projectdeel 12A. De uitvoering voor dit projectdeel staat nu gepland voor 2025. Projectdeel 12A bestaat uit de onderstaande straten:

- Goudenregenstraat
- Nieboerweg
- Duivelandsestraat
- Markenseplein

Niet alle straten hoeven opnieuw worden heringericht voor de nieuwe trams. Tijdens de bijeenkomst liet de gemeente ideeën voor toekomstige straatprofielen zien voor de Goudenregenstraat en de Duivelandsestraat. De aanwezigen konden tijdens de bijeenkomst een cijfer geven tussen de 1 en de 5 voor de ideeën via het programma Menti. Daarna werden de resultaten en opmerkingen besproken in de bijeenkomst. Bij het geven van de cijfers geldt; hoe dichter bij de 5, hoe meer het profiel aansluit bij de wensen van de aanwezigen. De gegeven opmerkingen worden verder onderzocht en uitgewerkt door de gemeente.

Agenda

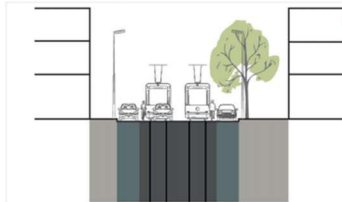
Bijeenkomst INTHR lijn 12A

Goudenregenstraat

Als basisprofiel voor de Goudenregenstraat worden er vier ideeën voorgesteld door de gemeente (zie ook pagina 7 van de bijgevoegde presentatie).

- 1^e idee: Huidige situatie behouden.
- 2^e idee: Eén zijde parkeren met bomen tussen de parkeervakken en aan beide zijde een fietsstrook
- 3^e idee: Twee zijden parkeren met bomen tussen de parkeervakken, fietsers voor de tram (dus geen fietsstroken). Smallere trottoirs dan huidige situatie, de vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor bredere rijbaan, waardoor fietser op de rijbaan meer ruimte heeft
- 4^e idee: Geen parkeren, aan twee zijden fietspaden, geen ruimte voor bomen

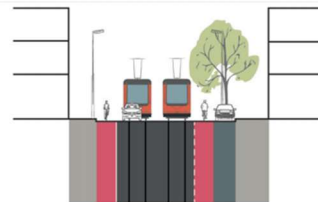
Goudenregenstraat - huidige situatie
2,5 - 2,0 - 7,0 - 2,0 - 4,5



1. Huidig

- 2 kanten parkeren
- Geen fietsstroken / paden
- Bomen in de stoep

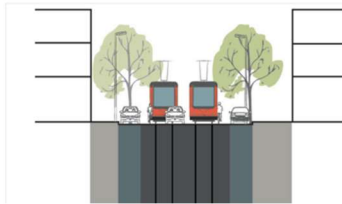
B. Variant Fietsstrook (1x parkeren)
2,5 - 10,5 - 2,0 - 3,0



2. Fietsstroken

- Fietsstroken
- 1 kant parkeren
- Bomen tussen parkeervakken

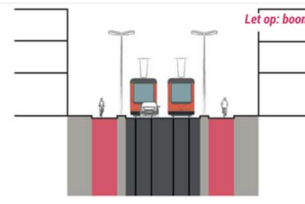
A1. Variant fiets voor tram (2x parkeren)
2,5 - 2,0 - 8,0 - 2,0 - 3,5



3. Fiets voor tram

- Geen fietsstroken fietspaden
- 2 kanten parkeren
- Bomen in parkeervakken

D. Variant Vrijliggend fietspad (geen parkeren)
2,3 - 2,4 - 7,0 - 2,4 - 2,3



4. Fietspaden

- Fietspaden
- Geen parkeervakken
- Geen ruimte voor bomen

Ideeën straatprofiel Goudenregenstraat

Onderstaand worden de resultaten en opmerkingen beschreven.

Score tijdens de bijeenkomst met Menti:

- Het 1^e idee scoort een gemiddelde van 1,4
- Het 2^e idee scoort een gemiddelde van 3,3
- Het 3^e idee scoort een gemiddelde van 2,2
- Het 4^e idee scoort een gemiddelde van 3

Opmerkingen en vragen Goudenregenstraat

Opmerking door aanwezige: Het is ondenkbaar als er geen aparte fietspaden komen. Het is nu een racebaan met fietsers op de stoep.

Vraag: Wordt er ook gekeken naar verkeersveiligheid?

Antwoord: Aanleiding van het project is de inpassing van de lagevloertram. Voor de plekken waar aanpassingen nodig zijn wordt een ontwerp gemaakt en bij het uitwerken daarvan wordt ook naar verkeersveiligheid gekeken. Op wegvakken waar voor de inpassing van de lagevloertram niet of nauwelijks aanpassingen nodig zijn is het in principe niet mogelijk om de weg alsnog aan te passen ten

Agenda

Bijeenkomst INTHR lijn 12A

gunste van verkeersveiligheid. De gemeente houdt echter wel de kansen in de gaten en wellicht blijkt er later in het kader van ‘werk met werk’ toch een mogelijkheid te zijn voor extra werkzaamheden.

Vraag: Hoe kunnen we kiezen voor een idee zonder parkeren terwijl er geen alternatieven worden aangeboden?

Antwoord: We zijn nog aan het onderzoeken op welke wijze we parkeerplaatsen kunnen compenseren of op een andere wijze de parkeerproblematiek op kunnen lossen.

Nieboerweg

De huidige inrichting van de Nieboerweg is over het algemeen geschikt voor het nieuwe type tram. Een vernieuwing van het spoor of het wegprofiel over de hele lengte is dus niet nodig. Op enkele plekken, met name in bochten, zijn misschien kleine aanpassingen nodig.

Opmerkingen en vragen Nieboerweg:

Vraag: Op de Nieboerweg gebeuren, vooral in de bocht, veel ongelukken. In de bocht slippen vaak auto's (die dan wel te hard rijden). De gemeente heeft aangegeven, dat hier iets aan gedaan wordt op het moment dat er weer werkzaamheden in de planning staan. Is dat nu het geval?

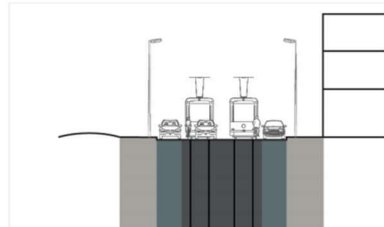
Antwoord: Op de Nieboerweg zijn waarschijnlijk niet veel werkzaamheden nodig voor de nieuwe tram. Daarmee zou dit ook niet hét moment zijn voor grootschalige aanpassingen. We gaan bij collega's na wat er bekend is over ongelukken en de (on)veiligheid van de Nieboerweg. Ook hier geldt: de gemeente houdt de kansen in de gaten en wellicht blijkt er later in het kader van ‘werk met werk’ toch een mogelijkheid te zijn voor extra werkzaamheden.

Duivelandsestraat

De huidige verdeling van de totale breedte over het trottoir, de parkeerstroken en de rijbaan behouden is geen optie, omdat dit te smal is voor de nieuwe tram. Als basisprofiel voor de Duivelandsestraat worden er twee ideeën van een nieuwe inrichting voorgesteld door de gemeente (zie ook pagina 10 van de bijgevoegde presentatie).

- 1^e idee: Twee zijden parkeren met bomen tussen de parkeervakken, fietsers voor de tram (dus geen fietsstroken). Smallere trottoirs dan huidige situatie, de vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor bredere rijbaan, waardoor fietser op de rijbaan meer ruimte heeft
- 2^e idee: Eén zijde parkeren met bomen tussen de parkeervakken, aan twee zijden fietsstroken

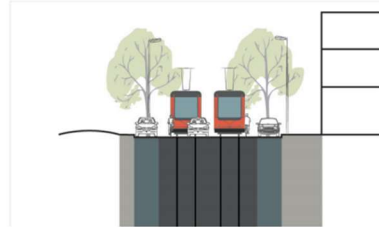
Duivelandsestraat - huidige situatie
3,0 - 2,0 - 6,5 - 2,0 - 3,0



0. Huidig

- Te smal voor de nieuwe tram, geen optie
- Geen fietsstroken / paden
- 2 kanten parkeren

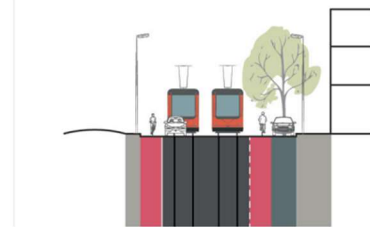
A2. Variant Fiets voor tram (2x parkeren)
1,2 - 2,0 - 8,0 - 2,0 - 3,3



1. Fiets voor tram

- Geen fietsstroken / paden
- 2 kanten parkeren

B. Variant Fietsstrook (1x parkeren)
1,2 - 10,5 - 2,0 - 2,8



2. Fietsstroken

- Fietsstroken
- 1 kant parkeren

Ideeën straatprofiel Duivelandsestraat

Agenda

Bijeenkomst INTHR lijn 12A

Score tijdens de bijeenkomst met Menti:

- Het 1^e idee scoort een gemiddelde van 1,4
- Het 2^e idee scoort een gemiddelde van 3,4

Opmerkingen en vragen Duivelandsestraat

Opmerking: De parkeerdruk is zo hoog. Parkeren aan één zijde (idee 2) is geen optie voor mij.

Vraag: Is het mogelijk om wat ruimte te gebruiken van het bos voor een fietspad of het trottoir, zodat er voldoende ruimte ontstaat voor fietsen, tram én parkeren?

Antwoord: de huidige regelgeving staat dit niet toe, dus dit is vooralsnog niet uitgewerkt. Aangezien er nu opnieuw naar gevraagd wordt en dit wel kansen zou bieden gaan we bekijken of hiervoor wellicht toch een mogelijkheid is.

Opmerking: Het kruispunt Nieboerweg-Duivelandsestraat graag goed bekijken. De kruising is nu onoverzichtelijk en daarmee onveilig, vooral voor fietsers.

Tramhaltes

In het projectdeel van 12A bevinden zich een aantal haltes waarbij de huidige situatie niet voldoet om de nieuwe lagevloertram te laten stoppen. Voor deze haltes worden nog ideeën uitgewerkt door de gemeente. De verdere uitwerking van de haltes komt in een vervolgbijeenkomst aan bod. Het betreft de haltes Goudenregenplein, Sportlaan, Doctor van Welylaan, Tholensestraat en Markenseplein.

Overige opmerkingen en vragen

Vraag: Waarom rijdt er op dit deel nog een tram? Er wordt niet veel gebruik van gemaakt en er zijn misschien betere alternatieven zoals een (gas of elektra) bus. Of wellicht de lijn inkorten tot de Laan van Meerdervoort of de Sportlaan.

Antwoord: Dit deel van tramlijn 12 is de zogenaamde uitloper van een lijn. Op uitlopers is het altijd minder druk dan op de delen in het midden van een tramlijn, maar er zijn nog voldoende gebruikers van dit deel van tramlijn 12.

Vraag: Waarom wordt er niet eerst gekeken of dit deel van tramlijn 12 wel behouden moet blijven? Het lijkt wel alsof het besluit al is genomen.

Antwoord: Het project is onderdeel van het programma INTHR en daarbij maken we de tram infrastructuur toegankelijk. Voor het project is het behoud van dit deel van tramlijn 12 geen vraagstuk maar inderdaad een uitgangspunt. Tijdens de bijeenkomst worden echter wel veel kanttekeningen geplaatst bij dit deel van tramlijn 12 en worden er vragen gesteld of dit deel van tramlijn 12 wel behouden moet blijven en of er geen betere alternatieven zijn. Deze vragen en standpunten nemen we mee uit dit overleg.

Opmerking: er is commentaar op de aanwezigheid van de tram, maar ik vind de tram juist fijn en wil dat hij behouden blijft. Er zijn veel gebruikers en de tram is comfortabeler voor reizigers dan een bus. En ook de bus kent issues voor de omgeving.

Vraag: Wordt er ook gekeken naar de zijstraten?

Antwoord: Nee.

Agenda

Bijeenkomst INTHR lijn 12A

Vraag: Leidt de nieuwe zwaardere tram ook tot zwaardere trillingen en dus mogelijk tot meer hinder of zelfs schade aan onze huizen?

Antwoord: De nieuwe tram is een ander type tram dan de huidige tram en de nieuwe tram zal dus in ieder geval andere trillingen veroorzaken. Of deze andere trillingen nadeliger zijn ten opzichte van de (eventuele) hinder die omwonenden nu ervaren of leiden tot een extra kans op schade gaan we onderzoeken. Op basis van vergelijkbare projecten en situaties die we al eerder hebben voorbereid en uitgevoerd is de verwachting dat de hinder en kans op schade door de andere trillingen niet of nauwelijks toeneemt en veel gevallen zelfs afneemt. Op het moment dat we de ontwerpen verder hebben uitgewerkt voeren we de betreffende onderzoeken uit. U wordt geïnformeerd over de resultaten van deze onderzoeken.

Vraag: Eigenlijk zou de snelheid overal omlaag moeten. In hoeverre is de HTM bereid de snelheid te verlagen naar 30 km/h?

Antwoord: het project kent meerdere doelstellingen. Het borgen van verkeersveiligheid is er één, maar het optimaliseren van reistijden van OV is er ook één. Uitgangspunt voor de snelheid van de tram is 50 km/h, met een veilig verkeerskundig ontwerp.

Vraag: Is één spoor voor heen en terug een optie (gestrengeld spoor)?

Antwoord: Als het overig verkeer in twee richtingen blijft rijden wordt er geen ruimte mee gewonnen, want er zijn dan alsnog twee rijbanen nodig voor auto's en fietsers (één voor iedere richting). Daarnaast is enkelspoor nadelig voor de reistijden van de tram. In de praktijk zullen trams op momenten moeten wachten op een tegemoetkomende tram.

Vraag: Hoeveel breder wordt de nieuwe tram ten opzichte van de huidige tram?

Antwoord: De nieuwe grijs-rode tram (Avenio) is ongeveer 25 cm. breder dan de huidige tram (GTL8).

Afsluiting en vervolg

Vanaf volgend jaar start gaan we verder met het uitwerken van de schetsen. Hiervoor zullen vervolgbijeenkomsten worden georganiseerd. Bewoners, ondernemers en belangenorganisaties ontvangen hier meer informatie over zodra deze bekend is.

Aanvullende opmerking

Tijdens de bijeenkomst is verteld dat we de eerste helft van 2022 de ideeën verder gaan uitwerken tot schetsontwerpen en de tweede helft van 2022 gebruiken om de schetsontwerpen weer verder uit te werken tot een voorontwerp. Het voorontwerp wordt voorgelegd aan de Raad, vrijgegeven voor inspraak en na verwerking van de inspraak vastgesteld door de Raad.

Deze planning is echter aangepast. We gaan nu een half jaar later starten, dus in de tweede helft van 2022 wordt gestart met het schetsontwerp.